

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU

TEA RADINOVIĆ

PUTNIČKA LUKA DUBROVNIK – JUČER,
DANAS, SUTRA

ZAVRŠNI RAD

SPLIT, 2019.

SVEUČILIŠTE U SPLITU
POMORSKI FAKULTET U SPLITU

STUDIJ: POMORSKI MENADŽMENT

**PUTNIČKA LUKA DUBROVNIK – JUČER,
DANAS, SUTRA**

ZAVRŠNI RAD

MENTOR:
dr.sc. Vinko Vidučić

STUDENT:
Tea Radinović
(MB:0171258692)

SPLIT, 2019.

SAŽETAK

Luka Dubrovnik ima bogatu povijest koja datira još iz doba antike. Dubrovnik je najznačajnija destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana te je privlačna putnicima na kružnim putovanjima. Kruzing turizam nosi sa sobom prednosti i nedostatke. Zaštitu okoliša potrebno je svrstati među najviše vrijednosti projekta luke Dubrovnik. Poboljšanje infrastrukture i suprastrukture jamči uspjeh razvoja luke.

Ključne riječi: *Dubrovnik, povijest, kruzing turizam, zaštita okoliša, luka*

ABSTRACT

The port of Dubrovnik has a rich history dating from the times of the Late Antiquity. Dubrovnik is the most important destination on the Croatian part of the Adriatic, and a very attractive port for travelers on cruise trips. Cruising tourism has its own advantages and disadvantages. Environmental protection is to be included as one of the essential values of the port of Dubrovnik. Improving infrastructure and superstructure guarantees the success of the port development.

Keywords: *Dubrovnik, history, cruising tourism, environmental protection, port*

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. POVIJEST PUTNIČKE LUKE DUBROVNIK.....	2
2.1. POLOŽAJ DUBROVNIKA.....	3
2.2. DUBROVAČKA LUKA U ANTICI.....	3
2.3. LUKA I BRODARSTVO SREDNJOVJEKOVNOG DUBROVNIKA.....	6
2.4. ZLATNO DOBA DUBROVAČKE REPUBLIKE.....	7
2.5. LUKA OD PROPASTI DUBROVAČKE REPUBLIKE DO POČETKA 20. STOLJEĆA.....	8
3. OPĆENITO O MORSKOM PUTNIČKOM BRODARSTVU.....	10
4. LUKA DUBROVNIK.....	14
4.1. KRUZING TURIZAM U DUBROVNIKU.....	15
4.1.1. Definicija kruzing turizma.....	16
4.2.2. Prednosti i nedostaci kruzing turizma.....	17
4.3.3. Kružna putovanja.....	19
4.2. LINIJSKI PUTNIČKI MORSKI PROMET.....	20
5. BUDUĆNOST PUTNIČKE LUKE DUBROVNIK.....	23
5.1. ZAŠTITA OKOLIŠA OD NEGATIVNOG UTJECAJA KRUZERA.....	25
5.2. PROJEKTI I STUDIJE.....	27
6. ZAKLJUČAK.....	31
LITERATURA.....	32
POPIS SLIKA.....	34
POPIS TABLICA.....	35

1. UVOD

Putnička luka Dubrovnik kroz povijest, sadašnjost i budućnost tema je ovog završnog rada. Uspješan razvoj Dubrovnika kroz prošlost uvjetovan je ponajprije svojim geografskim položajem. Povijest dubrovačke i cavtatske luke seže daleko u prošlost. Arheološki ostatci potvrđuju da su se na području Epidaura (Cavtata) nalazili Grci. Nastanak Dubrovnika ovisio je o sudbini cavtatskih izbjeglica za vrijeme provale Avara i Slavena, u 7. stoljeću, koji su se naselili na područje današnjeg Dubrovnika. Prema povijesnim izvorima uz našu obalu u to doba plovili su Grci, Iliri i Rimljani. Za vrijeme srednjovjekovnog Dubrovnika postoji pisana dokumentacija kao što je Statut grada Dubrovnika i Knjiga odredaba Dubrovačke carinarnice iz 13. stoljeća. U zlatnom dobu Dubrovačke Republike, dubrovačka trgovačka mornarica dostiže svjetsku razinu. U 17. stoljeću na Mediteranu slijedi opća kriza u pomorstvu, ali se već u 19. stoljeću ponovno bilježi porast prometa u luci.

Morsko putničko brodarstvo gospodarska je djelatnost koja putničkim brodovima morem organizira prijevoz putnika i robe. Dubrovnik je najznačajnija destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana, a prema posjećenosti u samom je vrhu mediteranskih središta. Kruzing turizam okosnica je razvoja luke. Naravno, kruzing turizam ima svoje prednosti i nedostatke. Kružna putovanja u dubrovačkoj luci dosegla su svoj vrhunac u 2013. godini. Najveći protok putnika događa se u ljetnim mjesecima, posebno u kolovozu. Linijski promet u luci Dubrovnik najvećim dijelom obavlja domaći brodar, Jadrolinija, a manje ostali brodari. Linijsko brodarstvo je brodarstvo koje stalno održava određene utvrđene linije. Dubrovnik nastoji ograničiti broj putnika sa brodova na kružnim putovanjima na 8000 putnika dnevno. U luci Dubrovnik u tijeku je projekt modernizacije luke. Zaštitu okoliša potrebno je svrstati među najviše vrijednosti projekta luke Dubrovnik. Sigurno je kako veći broj kruzera i posjetitelja s kruzera stvara značajniji utjecaj na okoliš, stoga je osnovno barem okvirno definirati održivi broj kruzera i posjetitelja s kruzera u određenoj destinaciji. Kruzing turizam u Dubrovniku se mora dimenzionirati po mjeri grada, njegove UNESCO-om zaštićene spomeničke cjeline, stanovništva, stacionarnih turista i svih onih koji žele posjetiti Dubrovnik i uživati u njegovim povijesnim i kulturnim znamenitostima.

2. POVIJEST PUTNIČKE LUKE DUBROVNIK

Luka Gruž vuče svoju prošlost još iz 10. stoljeća, dok je zapisano kako je još u 16. stoljeću u gruškoj uvali bilo brodogradilište, kao i više ljetnikovaca, a 1832. godine ustanovljen je i pomorski lazaret. Skućenost gradske luke i razvoj svjetske brodogradnje bili su glavni poticaj Dubrovčanima za pronalazak novog prostora za svoju glavnu luku. Najbolje rješenje našli su u dubljoj i prostranijoj gruškoj uvali. Nova brodograđevna tehnika i brodska tehnologija bitno su utjecali na daljnji razvoj luke, ali i na pojavu turističkih dolazaka u Dubrovnik.

Početkom 20. stoljeća, točnije 1901. godine, u Gruž stiže i željeznička pruga što također utječe na razvoj pomorskih putova. Razvoj gruške luke pratio je razvoj grada Dubrovnika te su se oni razvijali paralelno. Luka je u početku bila teretno-putnička pa je shodno tome uređen jedan putnički gat, a ostatak luke izgrađen je kao pristanište za teretne brodove sa dizalicama za istovar i utovar brodskog tereta, kao i sa terminalom za istovar i utovar željezničkih vagona kojima se vršio transport raznih dobara diljem bivše Jugoslavije. Luka je bila specijalizirana za prihvati i daljnji transport drvne građe, međutim, daljnjim razvojem luke izgrađena je velika hladnjača za prihvat i skladištenje lako kvarljivih prehrambenih proizvoda. Također, izgrađen je veliki terminal za prihvat putnika sa restoranom i ostalim sadržajima.

U pomorskom svijetu poznato je kako je baš Dubrovnik, među prvim lukama uopće, započeo njegovati turizam brodova na kružnim putovanjima i to nastavlja činiti već punih 165 godina. Turizam brodova na kružnim putovanjima zahvaljuje svoj početak brzom razvoju prometa, posebno nakon izuma i praktične primjene parnog stroja početkom 19. stoljeća. Tako je Dubrovnik, sretnim spojem razvoja parobrodarskog pomorstva i geografskog položaja, među prvima u svijetu počeo razvijati i ovaj novi vid turizma. Tijekom 80-ih godina prošloga stoljeća pa sve do danas, Dubrovnik je važna turistička destinacija za prihvat brodova na kružnim putovanjima.¹

Tijekom Domovinskog rata Dubrovnik je bio u potpunoj blokadi, a luka mu je bila jedina veza sa svijetom. U nju je dolazila humanitarna pomoć, te razne svjetske delegacije.

¹ <https://www.portdubrovnik.hr/povijesni-razvoj-luke>, 28.05.2019.

Nakon Domovinskog rata, luka Dubrovnik svoj razvoj usmjerila je isključivo prema razvoju putničke luke. 1998. godine dolazi do pojave većeg broja brodova na kružnim putovanjima i otad, uz iznimku 1999. (Kosovska kriza), stalan je rastući trend.

Dubrovnik je, kao najznačajnija destinacija brodova na kružnim putovanjima na hrvatskom dijelu Jadrana, prema posjećenosti u samom vrhu na Mediteranu, te trenutno prolazi kroz fazu progresivnog rasta i razvoja.²

2.1. POLOŽAJ DUBROVNIKA

Dubrovnik je grad na jugu Hrvatske, u južnoj Dalmaciji. Ime je dobio po hrastovoj šumi, dubravi. Administrativno je središte Dubrovačko-neretvanske županije i jedno od najvažnijih povijesno-turističkih središta Hrvatske. Grad se razvio na istočnoj obali Jadranskog mora na mjestu gdje prestaje niz jadranskih otoka i počinje otvoreno more. Leži na južnim padinama te u podnožju brda Srđ. Šire dubrovačko područje obuhvaća uski primorski pojas, dug nešto više od 100 km, koji se proteže od Kleka na zapadu do Sutorine i rta Prevlaka na istoku.

Prema popisu stanovništva iz 2011. godine Dubrovnik je imao 42.615 stanovnika. Godine 1979. grad Dubrovnik dodan je na UNESCO-ov popis Svjetske baštine.³

Geografski položaj ovog područja tipično je mediteranski, s blagim i vlažnim zimama te vrućim i sparnim ljetima.

2.2. DUBROVAČKA LUKA U ANTICI

Povijest dubrovačke i cavtatske luke seže daleko u prošlost. Njihov postanak može se smjestiti u vrijeme plovljenja grčkih brodova istočnojadranskom obalom i trgovanjem Grka i Ilira. Grci, naime, nisu mogli izostaviti ovaj prostor što upućuje na zaključak da nastanak ovih luka pada u vrijeme antike, ili nešto ranije, s obzirom na naseljenost ovih prostora Ilirima. Najjači razlog za prisutnost grčkih brodova na ovom prostoru, osim načina plovljenja i korištenja obližnjih uvala kao zakloništa brodova i odmorišta posadi, u tome je što nakon

² <https://www.portdubrovnik.hr/povijesni-razvoj-luke>, 28.05.2019.

³ https://hr.wikipedia.org/wiki/Dubrovnik#Zemljopisni_polo%C5%BEaj, 28.05.2019.

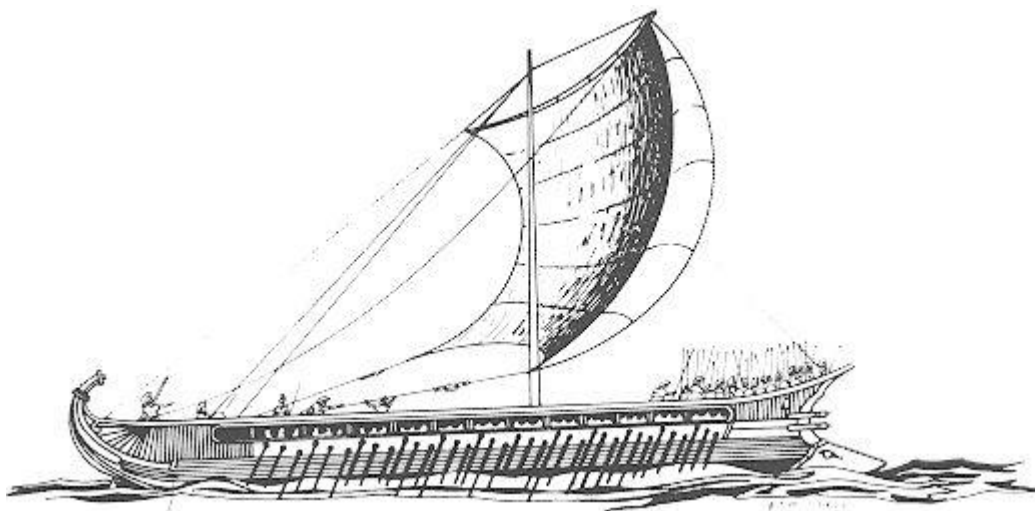
strmih i kamenitih obala koje odvajaju obalni rub od zaleđa – Albanskog i Crnogorskog primorja, te Konavoskih stijena – dolazi dosta blaža obala. Tako je, plovljenjem od Krfa uz obalu kojom se pružaju visoki gorski lanci taj prostor, upravo svojom konfiguracijom terena i blago valovitim krškim površinama, omogućio dublji prodor prometnica u unutrašnjost, prema današnjoj Hercegovini, Bosni, zapadnoj Crnoj Gori i Srbiji do Podunavlja, pa tako i u širi prostor Balkana.

Cavtat (Epidaurum, bolje Epidauro, Epidaur) prvi put se spominje 47. godine pr.n.e. Prisutnost grčko-helenističkog utjecaja na području Cavtata potvrđuju arheološki ostaci: grčki novac, grčko-ilirska kaciga, narukvice, naušnice, ogrlice od jantara i staklene paste. Zbog toga je vrlo vjerojatna pretpostavka da su se Grci koristili našom uvalom. U pogledu navigacijskih potreba, uvala ni u kom slučaju nije mogla biti preskočena, a nije mogla biti zaobiđena ni kao trgovište. Za to postoji obostrani interes Ilira i Grka, o čemu jasno govore i ilirski i helenistički novac iz 3. i 2. st. pr.n.e. nađeni 1981.-85. u neposrednoj blizini Luke. Doduše, opisa dubrovačke luke iz tog vremena nema, kao što do danas nema ni opisa naselja na tom prostoru.

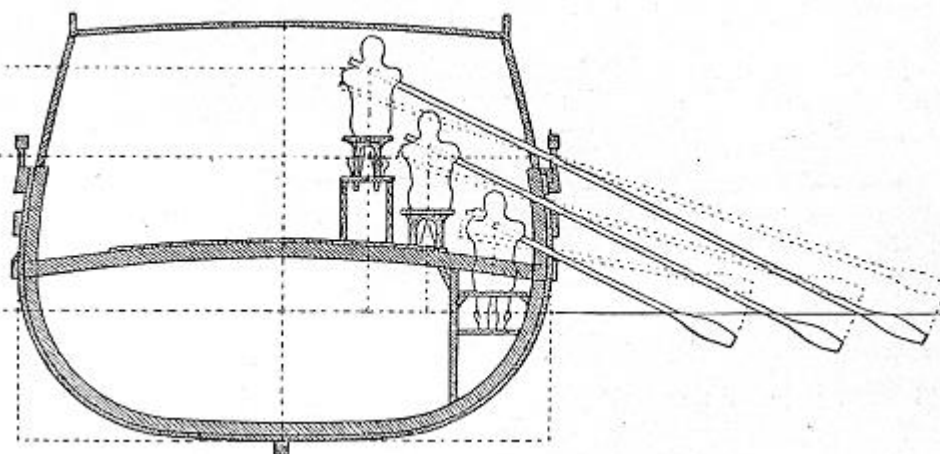
Naime, nastanak Dubrovnika ovisio je o sudbini Cavtata, njegovu rušenju u vrijeme provale Avara i Slavena na početku 7. stoljeća te naseljavanju cavtatskih izbjeglica na strme hridi, gdje su osnovali novi grad – Dubrovnik.

Ako se pogledaju ostaci nekih starijih građevina, utvrdit će se da se obalna linija, a prema tome i Luka, više puta pomicala kroz stoljeća. Pomicanje obalne linije nastalo je zbog širenja Grada, ali i zbog rasta razine mora. Na središnjem dijelu uvale imala je biti pješćana obala s pitkom vodom prikladna za pristajanje brodova. Na tom prostoru nađeni su zdenci, odnosno živa voda. To je dokaz da je uvala u antici imala vodu, element bez kojega se ne bi moglo razviti ni naselje ni Luka. ⁴

⁴ Ničetić, A. : Povijest dubrovačke luke; Dubrovnik, 1996., str. 39 i 40, - , 42, 45, 67, 69.



Slika 1. Grčki ratni brod⁵



Slika 2. Presjek grčkog ratnog broda⁶

Prema povijesnim izvorima, uz našu su obalu u to doba plovili Iliri, Grci i Rimljani. Ilirski, grčki, a poslije i rimski brodovi, pripadali su dvama osnovnim tipovima: ratnim i trgovačkim brodovima. Ratni brodovi bili su dugi, niski i uski, mogli su postići brzinu veću od pet do šest čvorova, te su se pokretali veslima, a jedro im je služilo kao pomoćno porivno sredstvo. Trgovački brodovi za prijevoz tereta bili su kratki, visoki, široki i sporiji, a brzina im je bila oko tri čvora.⁷

⁵ <http://www.arheo-amateri.rs/2012/02/trijera-ratni-brod-u-doba-anticke-grcke/>, 28.05.2019.

⁶ <http://www.arheo-amateri.rs/2012/02/trijera-ratni-brod-u-doba-anticke-grcke/>, 28.05.2019.

⁷ Ničetić, A. : Povijest dubrovačke luke; Dubrovnik, 1996., str. 78, - , 80.

Sudeći po nekim pomorskim bitkama Ilira s Grcima, moglo bi se zaključiti da su Grci imali bolju mornaricu, jer su pobjeđivali.⁸

2.3. LUKA I BRODARSTVO SREDNJOVJEKOVNOG DUBROVNIKA

Dubrovnik je nastavio svoj daljnji razvoj u srednjem vijeku, jer su osnovni čimbenici koji su utjecali na njegov nastanak i razvoj u antici ostali nepromijenjeni. Za razliku od starijih razdoblja o kojima nema pisane dokumentacije, o ovom periodu sačuvano je više arhivskih izvora. Najstariji od njih na kojem se do danas temeljila dubrovačka povijest, pisanje je bizantskog cara Konstantina VII Porfirogeneta u djelu »De administrando imperio« (O upravljanju carstvom) nastalom sredinom 10. stoljeća. Najstariji dokument u povijesnom arhivu u Dubrovniku potječe iz 1022. godine. To je Bula pape Benedikta VIII. dubrovačkom nadbiskupu Vitalisu.

Međutim, pravo obilje arhivskih podataka koji vjerno svjedoče o onovremenskoj živoj pomorskoj i trgovačkoj aktivnosti Grada i Luke, datirano je u 12. i 13. stoljeće. To su ponajviše ugovori sklapani s našim primorskim gradovima na Jadranu i općenito s nekim mediteranskim lukama. Prvi takav ugovor iz 1148. godine sklopljen je između Dubrovnika i grada Molfete. Opća je karakteristika svih tih ugovora da se gradovi međusobno obvezuju davati povlastice trgovcima i brodovima, što se najviše odnosi na plaćanje raznih lučkih pristojbi i usluga na trgu. Na osnovu tih ugovora može se zaključiti da je dubrovačka luka bila važna spona između jadranskih i mediteranskih luka te balkanskih zemalja.

Vrlo važan pokazatelj snažnog razvoja javnog i privrednog života Dubrovnika, a naročito njegova pomorstva, trgovine i Luke, donošenje je Statuta grada Dubrovnika, dana 29. svibnja 1272. kao i Knjige odredaba Dubrovačke carinarnice iz 1277.⁹

Statut grada Dubrovnika sadrži osam knjiga, od kojih je Sedma knjiga sa 67 poglavlja u cjelosti posvećena normama pomorskog prava. Ima više odredaba Statuta u kojima se spominje dubrovačka luka. One se najčešće odnose na isplavljenja i uplovljenja brodova, ili na iskrcaj tereta, osobito žita i soli, kao i na razna davanja knezu, nadbiskupu, predstojniku arsenala i drugim važnim ličnostima. Isto tako željeli su zaštititi Luku od nečistoće i od

⁸ Ibidem, str. 79.

⁹ Ibidem, str. 107, 109, - , 112, 116.

smanjenja dubine usljed bacanja raznog građevnog materijala, posebno sovrnje koju su tadašnji brodovi krcali kao balast, a odbacivali su je prije ukrcaja tereta.

U knjizi odredaba Dubrovačke carinarnice iz 1277. godine upisane su one robe koje podliježu carini. U Carinskom statutu spominju se ove robe: gotovo sve vrste tekstila, stoka sitnog i krupnog zuba, meso svježe i soljeno, mlijeko i sir, razne kože, zatim robovi i robinje, razne ptice izvježbane za lov, prehrambeni artikli, zlato te srebro. Carinski postupak u Luci bio je sljedeći: za izvoznu ili uveznu robu platila bi se određena carina, a tada bi carinici izvršili pregled broda i uvjerali se u točnost deklarirane robe. Za pogrešnu deklaraciju prekršitelj bi plaćao globu.

Kako bi se omogućio promet roba preko dubrovačke luke i u vrijeme epidemije kuge, Veliko vijeće donijelo je 27. srpnja 1377. godine zaključak o uspostavi karantene. Godine 1416. Dubrovnik ukida trgovinu robljem. To je svakako jedan od prvih takvih zakona u svijetu, kad se zna da je takva trgovina trajala do sredine 19. stoljeća.

Svim tim propisima želio se osigurati što veći protok roba kroz dubrovačku luku, a time i veći prihod Gradu. Jednako tako željela se osigurati dovoljna sigurnost brodova u plovidbi.¹⁰

2.4. ZLATNO DOBA DUBROVAČKE REPUBLIKE

Zlatno doba Dubrovačke Republike nastupa u 16. stoljeću kada sjaj i moć Mletačke Republike jenjavaju. Temelj prosperiteta čini pomorska trgovina. Dubrovačka trgovačka mornarica u 16. stoljeću svojom kvalitetom i brojem od 180 do 200 brodova dostiže svjetsku razinu. Grade se sve veći brodovi tipa galijuna, karaka i nava, koji poduzimaju sve duža i opasnija putovanja po cijelom Mediteranu, Crnom moru i oceanom do sjevernih luka Engleske i Njemačke, a plovili su i do Indije i Amerike. Dubrovčani postaju svjetski poznati i traženi prijevoznici tereta, s vrlo razgranatim pomorsko-trgovačkim poslovanjem.¹¹

¹⁰ Ibidem, str. 116, 118, - , 120.

¹¹ http://www.tzdubrovnik.hr/get/kratka_povijest_dubrovnika/1601/kratka_povijest_dubrovnika.html, 30.05.2019.

U više od 60 sredozemnih luka Dubrovačka Republika imenovala je svoje konzule koji su štitili interese dubrovačkih trgovačkih skupina. Razvoj pomorstva pažljivo su nadzirali posebni magistrati. Zahvaljujući pomorstvu razvila se brodogradnja, pa su se dubrovački jedrenjaci, cijenjeni na cijelome Sredozemlju, gradili u gruškome brodogradilištu, otvorenom 1525. godine, i na otočnim brodogradilištima Lopuda i Šipana.¹²

2.5. LUKA OD PROPASTI DUBROVAČKE REPUBLIKE DO POČETKA 20. STOLJEĆA

Opća kriza pomorstva na Mediteranu u 17. stoljeću pogodila je i dubrovačku pomorsku trgovinu. Katastrofalni potres 1667. doveo je Dubrovačku Republiku u kritično razdoblje borbe za opstanak i političkog očuvanja nezavisnosti. 18. stoljeće donosi Dubrovniku priliku za gospodarsku obnovu u pomorskoj trgovini pod neutralnom zastavom i tako dočekuje Napoleonovo ukinuće Dubrovačke Republike 1808.¹³

Prvi podaci koji su zapisani nakon austrijske okupacije 1814. godine govore o živom prometu u Luci. Ako se usporede svi dolasci brodova u Luku 1815. i 1818., može se zaključiti kako je promet u porastu.



Slika 3. Dubrovnik¹⁴

¹² <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=16446>, 30.05.2019.

¹³ http://www.tzdubrovnik.hr/get/kratka_povijest_dubrovnika/1601/kratka_povijest_dubrovnika.html, 07.06.2019.

¹⁴ http://www.tzdubrovnik.hr/get/kratka_povijest_dubrovnika/1601/kratka_povijest_dubrovnika.html, 07.06.2019.

Najveće građevinske promjene u Luci, nakon onih u 15. i 16. stoljeću, zbivaju se u 19. stoljeću, i to više u drugoj polovici, uglavnom zbog toga što je promet bio znatan i što su brodovi bili veće nosivosti. Luka je postala skućena za veće parobrode. Zbog gradnje brodova veće nosivosti i dubljega gaza, vrše se i jaružanja Luke. Jaružanje Luke u posljednje vrijeme vršilo se 1976. godine.

U drugoj polovici 19. stoljeća dubrovački trgovci i drugi građani podupirali su gradnju kolnog puta prema Trebinju svjesni da im više neće biti dovoljan samo karavanski put (poznat kao Dubrovački drum) za protok robe prema Gradu i Luci. Do gradnje puta došlo je tek desetak godina kasnije. Godine 1885. željeznička pruga izbila je na more uz Neretvu. Sve do tada veći dio roba stizao je u Dubrovnik starim karavanskim putem. U novim prilikama, nastalima nakon 1878., dio robe s tog tržišta odlazi u druge luke – Split, prema Boki Kotorskoj, ili kopnenim prometnicama prema Mađarskoj i Austriji. Takav način kretanja robe negativno je utjecao na promet preko dubrovačke luke.¹⁵

¹⁵ Ničetić, A. : Povijest dubrovačke luke; Dubrovnik, 1996., str. 187, 189, 190, 192, - , 194.

3. OPĆENITO O MORSKOM PUTNIČKOM BRODARSTVU

Morsko putničko brodarstvo gospodarska je djelatnost koja putničkim brodovima organizira prijevoz putnika i robe morskim putem. Organizaciju morskog brodarstva vrši pomorska putnička brodarska tvrtka ili, kraće, pomorski putnički brodar.

Pomorski promet može biti:

- pomorski putnički promet i
- pomorski teretni promet.

Pomorski putnički promet je, u užem smislu, aktivnost prijenosa putnika i robe od luke ukrcaja do luke iskrcaja. U širem smislu, pomorski prijevoz putnika i robe obuhvaća aktivnost ukrcaja, prijenos od luke ukrcaja do luke iskrcaja, iskrcaj i prekrcaj putnika, njihovih automobila i tereta u lukama. Umjesto pomorskog brodarstva često se koriste izrazi pomorski prijevoz, pomorski transport, pomorski prijenos, pomorska plovidba i pomorski promet. Morsko brodarstvo prometna je grana koja najviše utječe na međunarodnu robnu razmjenu.

Osnovni elementi pomorskog prijevoza, pa tako i pomorskog putničkog prijevoza su:¹⁶

- more kao prometni put,
- brodovi kao prijevozna sredstva,
- pomorci i ostali zaposlenici brodova raznih kvalifikacija i
- putnici i teret kao osnovni predmet pomorskog prijevoza.

Pomorski prijevoz karakteriziraju niže cijene prijevoza, veći kapacitet, fleksibilnost prijevoznih sredstava prema više vrsta prijevoza te manje zagađivanje okoliša u odnosu na cestovni, željeznički ili zrakoplovni prijevoz.

Osim prednosti, pomorski prijevoz ima i nedostataka kao što su sporost i velika cijena prijevoznih sredstava. Nedostatak brzine prijevoza danas se kompenzira bržim brodovima, boljom organizacijom prijevoza, te uvođenjem komunikacijske i informacijske tehnologije u

¹⁶ Vidučić, V.: Pomorski turizam – prometne, razvojne i ekološke dileme; Split, 2007., str. 91 i 92.

pomorski prijevoz. Predviđa se da će se u budućnosti brzina brodova povećati za 100%, a vrijeme zadržavanja brodova u luci smanjiti za 50%.

Razvoju morskog brodarstva znatno su pridonijela dva važna događaja:¹⁷

- zemljopisna otkrića u 15. i 16. stoljeću i
- industrijska revolucija u 18. i 19. stoljeću.

Hrabrošću i vještinom plovidbe otkriveni su novi kontinenti, oplovljen je svijet. S početkom 19. stoljeća izumljen je parni stroj, razvija se industrijska proizvodnja, jača promet i trgovina država po cijeloj planeti Zemlji. Robert Fulton gradi prvi brod pogonjen parnim strojem 1807. godine.

Usavršavanjem pogonskih strojeva bitno su porasli brzina prijevoza, sigurnost članova posade, putnika i tereta, te broda u plovidbi. Posebna pozornost posvećuje se informacijskoj tehnologiji kojom se povećava neposredna razmjena podataka i informacija između broda i kopna, tj., između broda i uprave brodarskog poduzeća, te ostalih sudionika u pomorskom prometu.

Strukturna podjela morskog brodarstva u vezi s prijevozom putnika i prijevozom tereta uvijek je postojala. Putničko brodarstvo, kao posebna vrsta morskog brodarstva koja kontinuirano, koristeći se posebnim brodovima, obavlja pomorski prijevoz putnika, relativno je mlada organizacija u razvojnom smislu.¹⁸

U vrijeme prevlasti jedrenjaka u trgovačkoj mornarici pomorski prijevoz putnika bio je sporedna djelatnost brodarstva i putnici su se na teretne jedrenjake ukrcavali samo iznimno. Tek su parobrodi omogućili otvaranje i održavanje redovitih brodskih linija u kabotaži i u prekomorskoj plovidbi. Prve brodske linije mogle su održavati plovidbeni red u pogledu vremena i pristajanja u određenim lukama, pa su vrlo brzo, uz teret, počele prevoziti i sve više putnika. U početnom razdoblju djelovanja parobrodskih mješovitih (putničko-teretnih) linija razvijaju se u trgovačkoj mornarici i posebni tipovi brodova, građeni isključivo za prijevoz putnika. S pojavom tih putničkih parobroda brodarstvo se vrlo brzo dijeli na linijsko putničko i linijsko teretno brodarstvo.

¹⁷ Ibidem, str. 93 i 94.

¹⁸ Mitrović, F., Sumić, D., Plazibat, V.: *Ekonomika brodarstva*, Split, 2003., str. 74.

Potreba za pomorskim prijevozom putnika, u kabotaži i u prekomorskoj plovidbi, povećava se sve do sredine dvadesetog stoljeća. U skladu s tim, razvijaju se posebni putnički brodari i posebni linijski putnički brodovi, a vrhunac razvoja dosežu u godinama neposredno prije Drugog svjetskog rata. To se posebno može reći za velike i brze putničke brodove koji su prevozili putnike iz Europe u Sjevernu Ameriku. U to vrijeme zračni putnički promet preko Atlantika bio je tek u zametku, a razvijene pomorske zemlje borile su se za prestiž i "plavu vrpcu" najbržeg putničkog broda na tom prometnom putu.

Trend razvoja putničkog brodarstva i gradnje velikih luksuznih putničkih preookeanskih brodova izrazito se mijenja u razdoblju poslije Drugoga svjetskog rata. Samo SAD, kao najjača i najvažnija pomorska zemlja, neposredno poslije Drugoga svjetskog rata gradi luksuzni putnički transatlantik "United States", koji je ujedno najveći poslijeratni putnički brod. Ostale razvijene pomorske zemlje mijenjaju u tom razdoblju dotadašnji trend. Engleska, Francuska, Italija, Nizozemska i ostale razvijene pomorske zemlje grade poslije Drugoga svjetskog rata brze preookeanske putničke brodove, ali ne grade više tako velike putničke brodove kao u razdoblju između dva svjetska rata.

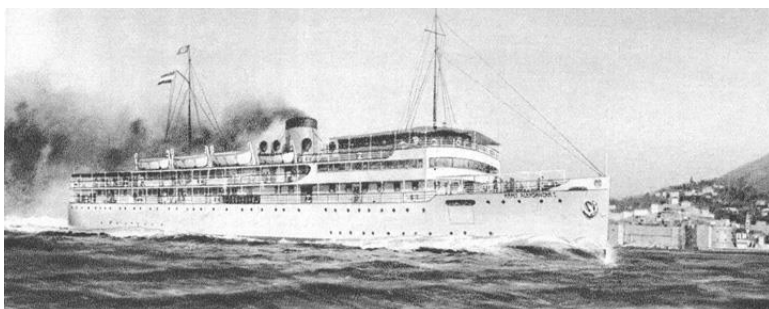
U prvim godinama poslije Drugoga svjetskog rata grade se linijski putnički brodovi s manje putničkih mjesta od takvih predratnih brodova. Konceptija daljnjeg razvoja putničkog brodarstva ne temelji se više na gradnji klasičnih linijskih putničkih brodova, pa se u preookeanskom putničkom prometu sve više pojavljuju putnički brodovi za kružna putovanja, a u kabotaži trajekti i brzi dvotrupci (katamarani) i tz. hidrokrilci.

Smanjenje klasičnih linijskih putničkih brodova i povećanje udjela brodova za kružna putovanja i brodova za kombinirani prijevoz putnika (trajekata) jasno se uočava nakon šezdesetih godina. Stopa rasta udobnih putničkih trajekata koji plove na duljim pomorskim putovima, prevozeći putnike, njihove automobile i kamione, posljednjih je godina vrlo velika, što se mnogo više odnosi na veličinu nego na broj brodova, odnosno grade se brodovi sve većeg kapaciteta.¹⁹

Može se, dakle, reći kako se relativno brzo napušta klasična linijska organizacija u pomorskom prijevozu putnika i brzo prihvata nova organizacija pomorskog prijevoza putnika

¹⁹ Ibidem, str. 74 i 75.

koja više odgovara suvremenim tendencijama u razvoju turizma i potrebama ljudi za promjenom mjesta i proširenjem međuljudskih komunikacija i odnosa. Drugim riječima, putničko brodarstvo kao posebna vrsta djelatnosti u morskom brodarstvu, u posljednje vrijeme dobiva na značenju.²⁰



Slika 4. Parobrod Kralj Aleksandar I. plovio je za Dubrovačku parobrodsku plovidbu²¹

Budući da je putnik predmet proizvodnje prometne usluge, odgovornost sudionika u procesu pomorskog putničkog prometa vrlo je važna. Tehnologija pomorskog putničkog prometa proces je premještanja ljudi i robe morskim putovima. Predmet rada premještanje je ljudi i robe, a sredstva rada su morski brodovi. Tehnologija pomorskog putničkog prometa treba se temeljiti na sljedećem: sigurnosti, udobnosti, točnosti, brzini, učestalosti, redovitosti, ekonomičnosti, itd. Sigurnost i udobnost putnika najviše utječu na afirmaciju putničkog brodarka. Katastrofa transatlantika "Titanic" dovoljno upućuje kakve su moguće posljedice, ako se ne vodi dovoljno računa o sigurnosti.

Organizacija brodarka proces je raspoređivanja obveza te koordinacija osoblja u zajedničkim ciljevima putničkog brodarka. Vrsta brodova bitno utječe na organizaciju morskog brodarka. Kad se uspostavi organizacija brodarka, ona bitno utječe na tehničke i tehnološke osobine brodarka kojima će se ubuduće popunjavati plovni park tvrtke. Čovjek je osnovni čimbenik svake organizacije ljudskog rada, pa tako i morskog putničkog brodarka. Tehnološki razvoj putničkog brodarka ovisi o stručnoj kvaliteti ljudskih potencijala.²²

²⁰ Ibidem, str. 75.

²¹ <http://tehnika.lzmk.hr/brodarstvo/>, 10.06.2019.

²² Vidučić, V.: Pomorski turizam – prometne, razvojne i ekološke dileme; Split, 2007., str. 102, 112 i 113.

4. LUKA DUBROVNIK

Luka Gruž je trgovačka luka smještena 2,5 km sjeverozapadno od staroga grada Dubrovnika koji je pod UNESCO-voim zaštitom. U dijelu dubrovačke luke u Gružu, na mjestima nekadašnjih skladišta, izgrađen je suvremeni putnički terminal za potrebe putničkih brodova u redovitim linijama i kružnim putovanjima. Zahvaljujući ulaganjima u putnički terminal, Dubrovnik je postao «Home port» za kružna putovanja i, uz Veneciju, najveća luka na Jadranu za brodove koji voze turiste na kružna putovanja.²³



Slika 5. Luka Gruž²⁴

Luka Gruž danas prima i do tri mega kruzera na kružnim putovanjima, te putničke trajekte na redovnim linijama između svih hrvatskih značajnijih luka i na linijama s talijanskim lukama Anconom, Barijem i Pescarom. Deseta je svjetska i treća mediteranska luka po broju putnika na jednodnevnoj posjeti nekom odredištu na kružnim putovanjima. Dio luke namijenjen je jahtama s vezovima koji imaju priključak na pitku vodu i električnu mrežu. Luka je zaklonjena od svih vjetrova osim zapadnog vjetrova koji izaziva male valove. Ulaz u luku u blizini lapadske obale je plitak. Dozvoljena brzina kretanja plovila pri isplovljavanju i uplovljavanju u luku je četiri čvora. Luka Gruž danas u svom sastavu ima međunarodni granični prijelaz, restoran, caffè bar, veliki trgovački centar, benzinsku crpku za plovila i peljara (pilota) za pomoć pri uplovljavanju i isplovljavanju.²⁵

²³ Mitrović, F.: *Ekonomika pomorstva*; Split, 2017., str. 171.

²⁴ <https://www.portdubrovnik.hr/karakteristike-luke>, 10.06.2019.

²⁵ https://hr.wikipedia.org/wiki/Luka_Gru%C5%BE, 10.06.2019.

Luka obuhvaća kompleks od 75 tisuća m² s operativnom lučkom obalom od 1205 m. Uz obalu se istovremeno može privezati šest brodova: dva na trajektnim vezovima, a četiri na vezovima za brodove na kružnim putovanjima. Dubina obale na pojedinim vezovima je 10,8 m uz koje se mogu privezivati megabrodovi dužine do 300 m i od dvije do tri tisuće putnika. Luka Gruž raspolaže značajnim infrastrukturnim kapacitetima, koji, nažalost nisu prilagođeni tržišnim potrebama. Stoga Luka Gruž, pod utjecajem kruzing turizma, nastoji rekonstruirati svoje kapacitete i preurediti stare zgrade u moderni putnički terminal koji bi mogao postati privlačan ne samo brodovima na kružnim putovanjima, nego i ostalim turistima koji posjećuju Grad.²⁶

4.1. KRUZING TURIZAM U DUBROVNIKU

Kruzing turizam, kao oblik turističkoga gospodarstva koji u novije vrijeme ima izrazito rastući trend, zahvaljujući svojem golemom potencijalu, pokrenuo je novu, vrlo perspektivnu komponentu svjetskoga gospodarstva i to u dijelu industrijske proizvodnje, brodogradnje, te na području uslužnih, pomorsko-turističkih djelatnosti.

Razvojni projekti, koji se u pojedinim destinacijama implementiraju u skladu s kretanjima turističke potražnje, najčešće se odnose na prometnu infrastrukturu pa je posljednjih godina izrazito porasla aktivnost ulaganja u putničke terminale u odredištima diljem svijeta, a sve kako bi se udovoljilo potrebama nove generacije megabrodova („mega-cruisera“).

Ovdje treba jasno istaknuti Luku Dubrovnik (Gruž). Dubrovnik je najznačajnija destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana, a prema posjećenosti u samom je vrhu mediteranskih središta. S obzirom na rast prometa te gospodarsko značenje kruzing-turizma, Lučka uprava Dubrovnik prepoznala je taj oblik turizma kao okosnicu razvoja luke te je pokrenula projekt izgradnje lučke infrastrukture i suprastrukture, što bi luku Dubrovnik trebalo pretvoriti u modernu putničku luku sa svim potrebnim sadržajima.²⁷

²⁶ Brešković, J., Novaković, R.: Razvoj turističke destinacije pod utjecajem kruzing turizma, NAŠE MORE, 49(1-2) /2002, Dubrovnik, str. 65.

²⁷ Đurković, V.: Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzing-turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik, NAŠE MORE : znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 54 No. 1-2/2007., Dubrovnik, str. 32, - , 34.

Ukupnim porastom prometa brodova i putnika na Mediteranu, te privlačnošću Dubrovnika kao destinacije, idealno smještenoga na putu prema Veneciji, ostvaruju se realne pretpostavke kontinuiranog rasta prometa, kao i prihoda. Budući da se struktura brodova koji plove Mediteranom i posjećuju Dubrovnik intenzivno mijenja, te se prosječna veličina brodova znatno povećava, luka Dubrovnik, kao i turistička destinacija u cjelosti, treba se prilagoditi novim trendovima i zahtjevima.²⁸

4.1.1. Definicija kruzing turizma

Međunarodni kruzing turizam ima složene tržišne strukture koje povezuju više različitih tržišnih segmenata. To je kompleksan proizvod koji obuhvaća brodarstvo, lučke djelatnosti, kopneni i zračni promet, opskrbljivače brodova, kulturološke ustanove, ugostiteljske objekte, trgovine, turističke i pomorske agencije te druge poduzetnike.

Premda je kruzing turizam vrsta odmora koja pruža najveće zadovoljstvo, on je također ozbiljan i vrlo složen biznis u kojem turističke destinacije imaju važnu ulogu i interes. Ima dva elementa koji zajedno pružaju kruzing doživljaj koji potrošači traže. To su turizam i zabava. Kruzing turizam, dakle, nadmašuje ono što se može smatrati tradicionalnim turizmom. Odnosi koji obuhvaćaju područja kruzing turizma složeni su i šireg karaktera.

Kako se kruzing turizam bude razvijao i rastao u budućnosti, zasigurno će imati sve veći utjecaj na gospodarski i društveni razvoj destinacije. Koliki će biti taj utjecaj, teško je precizno utvrditi.²⁹

Kruzing turizam ostvaruje najbrži rast u usporedbi s drugim oblicima turizma. Rezultati dinamičnog rasta kruzing turizma na Sredozemlju, koji ostvaruje iznadprosječne rezultate, itekako se osjećaju na hrvatskom dijelu Jadrana, a posebno u Dubrovniku i na Korčuli. Povećanje broja mega brodova (za više od 2000 putnika), velika koncentracija kruzera u luci, neodgovarajuća organizacija i ograničene mogućnosti primjerenog prijema velikog broja turista s kruzera posljednjih su godina doveli do pitanja prevladavaju li pozitivni

²⁸Ibidem, str. 41.

²⁹Brešković, J., Novaković, R.: Razvoj turističke destinacije pod utjecajem kruzing turizma, NAŠE MORE, 49(1-2) /2002, Dubrovnik, str. 62, 65

ili negativni učinci kruzing turizma na ostale oblike turizma, gospodarstvo u cjelini, okoliš i život lokalnog stanovništva.³⁰

4.1.2. Prednosti i nedostaci kruzing turizma

Činjenica da se Hrvatska nalazi na Jadranu, gotovo u srcu Europe, pozitivno utječe na njezinu poziciju na kruzing tržištu, tim više što europsko tržište bilježi više stope rasta potražnje za kružnim putovanjima od svijeta u cjelini. Blizina glavnih kruzing tržišta značajna je prednost Hrvatske za razvoj te vrste turizma što posebno dolazi do izražaja nakon izgradnje novih autocesta prema moru, velike propusne moći i kvalitete prometne usluge. Tomu treba pridodati i vrlo povoljan razmještaj zračnih luka na obali i njihov broj. Druga važna grupa čimbenika koji pozitivno utječu na konkurentsku poziciju kruzing turizma Hrvatske sigurnost je plovidbe i boravka putnika u luci i u destinacijama. Treću grupu pozitivnih čimbenika za razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj čine postojeći lučki kapaciteti i mogućnost njihovog proširenja, a zbog dobre prometne povezanosti, odnosno svih preduvjeta za njezino unaprjeđenje, posebno za neke destinacije, te zbog ostale razvijene turističke infra i supra strukture, javlja se i mogućnost da neke od tih luka postanu i polazne luke za određene brodarske kompanije ili brodove.

Što se tiče nedostataka u postojećem stanju međunarodnog kruzing turizma u Hrvatskoj, valja istaknuti da je njih više, a najizraženiji su oni koji se odnose na bolju organizaciju prihvata kruzera i putnika u destinacijama (lučka uprava – gradska uprava – putničke agencije), koja danas, zapravo, uopće ne postoji, te na neodgovarajuću promidžbu, kako pojedinih kruzing destinacija, tako i cijelog sustava kruzing destinacija u Hrvatskoj. Drži da se zbog tih nedostataka usporava mogući porast potražnje.

Prednosti kruzing turizma:³¹

- geografski položaj,
- resursna/atrakcijska osnova (atraktivna obala, mogućnost izleta u okolicu, visok stupanj ekološke očuvanosti),

³⁰ Sindik, J., Manojlović, N., Klarić, M.: Percipirani učinci kruzing turizma kod stanovnika Dubrovnika, *Ekonomika misao i praksa*, No. 1/2017., Zagreb, str. 152 i 153.

³¹ Gračan, D., Zadel, Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, *Pomorski zbornik*, Vol. 47-48 No. 1./2013., Opatija, str. 55 i 56.

- lučka infrastruktura (postojeći lučki kapaciteti, mogućnost proširenja kapaciteta),
- dobra prometna povezanost/dostupnost destinacija (pet međunarodnih zračnih luka na obali, autoceste, željeznica do šest luka),
- sigurnost (sigurnost plovidbe/pogodni maritimni uvjeti, sigurnost boravka broda u luci, osobna sigurnost boravka),
- postojeća prateća turistička infrastruktura i suprastruktura (smještajni objekti, turistička tradicija, kadrovi, uslužne djelatnosti),
- postojeća uključenost Hrvatske u kruzing,
- cjenovna konkurentnost,
- percepcija konkurentnosti hrvatskih destinacija sa strane putnika na kruzerima,
- postojeća legislativa i pomorska tradicija,
- postojanje uvjeta za razvoj polaznih luka i
- lokalno stanovništvo i nositelji razvoja na lokalnoj razini podržavaju razvoj kruzinga.

Nedostaci kruzing turizma:³²

- lučka infrastruktura (neodgovarajuća lučka infrastruktura za prihvata putnika i brodova, nijedna luka nije polazna),
- legislativa (dio legislative je neprilagođen),
- lučke pristojbe i naknade (niže cijene od konkurentskih destinacija),
- neodgovarajuća ponuda destinacija (neodgovarajuća ponuda, nedovoljna ponuda izleta, neodgovarajuća ponuda u trgovinama, niska razina kvalitete usluga),
- različiti stupanj interesa za razvoj kruzing turizma (neodgovarajuća suradnja među lukama i subjektima unutar destinacija, neinformiranost lokalnog stanovništva),
- sukobi s drugim vrstama turizma,
- neodgovarajuća i neorganizirana promidžba (nepostojanje odgovarajuće suradnje među kruzing destinacijama, nepostojanje odgovarajućih promidžbenih materijala, nedostatak zajedničke razvojne inicijative) i
- utjecaj kruzera i putnika s kruzera na okoliš.

³² Ibidem, str. 56.

4.1.3. Kružna putovanja

Pozitivni trendovi rasta međunarodnih kružnih putovanja nastavljaju se neprekidno od 1980. godine. Najveće je tržište međunarodnih kružnih putovanja tržište SAD-a, a zatim slijedi Europa. Glavne regije za prihvat kružnih putovanja danas su: Karipsko otočje, Mediteran i Skandinavija.

Ostvarena povoljna dinamika prometa putnika na kružnim putovanjima u svijetu u posljednjih dvadesetak godina i optimistična predviđanja širenja regionalnih tržišta ohrabrila su velike brodarske korporacije na izgradnju novih specijaliziranih brodova za kružna putovanja. Strategija tih korporacija su razvoj i širenje tržišta.³³

Kružna putovanja mogu biti: u okviru teritorijalnih voda, te međunarodna. Osim brodova za kružno putovanje međunarodnog karaktera postoje i kružna putovanja unutar teritorijalnih voda, manjim brodovima, skromnije udobnosti putovanja. Turistički proizvod u slučaju kružnih putovanja obuhvaća: turističku ponudu u lukama, turističku ponudu u neposrednoj blizini luka, te turističku ponudu na brodu.³⁴

Tablica 1. Broj putnika na kružnim putovanjima u dubrovačkoj luci³⁵

Kružna putovanja (pax) / Cruise (pax)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
2011	8390	7846	10569	37161	75967	94125	103361	98957	103428	116626	40627	7668	704725
2012	98	91	3241	62010	78266	101982	105055	120730	104863	115389	50985	377	743087
2013	135	295	12629	51305	124718	124662	139476	154173	140328	134342	58519	2327	942909
2014	0	277	1698	59172	103546	127101	101480	122071	132390	113626	44792	259	806412
2015	87	557	550	39884	89414	109148	129972	135671	116250	110292	36392	217	768434
2016	141	376	14006	65064	93431	107284	117075	124481	130703	104661	38523	4171	799916
2017	324	177	5225	44628	88511	107501	113908	112136	106347	102826	22947	282	704812
2018	145	249	8481	48842	100876	106717	114739	121081	104591	98005	26292	2413	732431
2019	53	1530	17714	47307	66604								

³³ Brešković, J., Novaković, R.: Razvoj turističke destinacije pod utjecajem kruzing turizma, NAŠE MORE, 49(1-2) /2002, Dubrovnik, str. 63 i 64.

³⁴ Vidučić, V.: Pomorski turizam – prometne, razvojne i ekološke dileme; Split, 2007., str. 100 i 101.

³⁵ <https://www.portdubrovnik.hr/statistika/?idKat=2&godina=2018>, 05.07.2019.

Statistički pregled Lučke uprave Dubrovnik prikazuje broj putnika na kružnim putovanjima od 2011. do 2019. godine u dubrovačkoj luci. Nakon što je dosegnut vrhunac u 2013. godini, sa rekordnim brojem putnika od 942 909, broj putnika na kružnim putovanjima u Dubrovniku se smanjio. Najveći protok putnika događa se u ljetnim mjesecima, posebice u kolovozu.



Slika 6. Kruzing turizam u Dubrovniku ³⁶

Kružna putovanja, tj. pomorski prijevoz putnika radi razonode, obogaćivanja turističke ponude i zadovoljenja takve potražnje, dolazi sve više do izražaja. Smanjenje linijskog pomorskog prijevoza putnika, praćeno je određenim povećanjem broja putnika na kružnim putovanjima, što se odrazilo na ukupnu potražnju. Danas kružna putovanja čine najveći dio ponude putničkog brodarstva.³⁷

4.2. LINIJSKI PUTNIČKI MORSKI PROMET

Linijsko brodarstvo je brodarstvo koje stalno održava određene utvrđene linije. Brodovi kreću u određene dane i određene sate iz jednih luka i stižu opet po redu plovidbe u luke u koje su upućeni. Linijsko brodarstvo obavlja usluge u prijenosu trgovačke robe, ljudi i vijesti (pošta). Troškovi linijskih prijevoza daleko su veći nego oni kod slobodne ili tankerske plovidbe jer se brodovi kreću neovisno o količini tereta ili broju putnika na određenoj liniji.

³⁶ <https://www.portdubrovnik.hr/foto-galerija#dpa>, 05.07.2019.

³⁷ Mitrović, F.: Pomorstvo i brodogradnja; Split, 2008, str. 33.

Značajka je linijskog brodarstva da su linije udružene u brodske konferencije. Nazivom brodske konferencije označuju se udruženja linijskih brodara koji održavaju redovitu prijevoznu službu na određenim relacijama i koji na osnovi postignutih međusobnih ugovora primjenjuju jedinstvenu, zajedničku tarifu, tj. zaračunavaju jednake vozarinske stavove.³⁸

Karakteristika linijskog morskog putničkog brodarstva jeste njegova sezonalnost. Sezonski promet djeluje negativno na organizaciju morskih putničkih brodara. To traži od njih velika naprezanja – traži velika tehnološka opterećenja za relativno stare brodove, te opterećenja posada dugotrajnim radnim vremenom. Međutim, sezonski promet omogućava brodarima ostvarenje velikog prometa i dobiti koji omogućavaju brodarima poslovanje u zimskim mjesecima kada troškovi poslovanja, zbog malog prometa, premašuju ostvarene prihode.

Veličina morskog linijskog putničkog prometa u velikoj mjeri ovisi o otočkim turističkim kapacitetima te o uspješnosti i trajanju turističke sezone. Naravno, i kvaliteta linijskog putničkog prijevoza (brodovi i lučka infrastruktura) imaju odraz na korištenje morskog linijskog putničkog prometa. Turistička sezona na hrvatskim otocima traje u prosjeku 45 do 90 dana, te je njena kratkoća glavni razlog naglašene neujednačene popunjenosti brodskih kapaciteta. Stoga je neophodno povećati kvalitetu ukupne turističke usluge s ciljem privlačenja turista veće kupovne snage, koji će na hrvatskim otocima boraviti i izvan glavne turističke sezone. Tako bi se automatski produžila turistička sezona te bi se smanjio i negativni sezonski efekt po putničko brodarstvo.³⁹

Kako bi putničko morsko brodarstvo moglo prevoziti putnike do turističkih destinacija, brodari moraju osigurati kvalitetnu prijevoznu uslugu, organizirati informativnu službu o polascima brodova, te rezervaciju i prodaju prijevoznih karata na što većem broju mjesta.⁴⁰

³⁸ Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment u brodarstvu i lukama; Split, 2010., str.61 i 62.

³⁹ Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M.: Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putničkih brodova, Informatologia, Vol. 41 No. 3/2008., Split, str. 205 i 208.

⁴⁰ Vidučić, V., Delibašić, T.: Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci : časopis za ekonomsku teoriju i praksu, Vol. 21 No. 2/2003., Split, str. 85 i 86.

Treba istaknuti znatan linijski promet ro-ro putničkih brodova (Dubrovnik – Rijeka – Dubrovnik te Dubrovnik – Elafiti – Dubrovnik), HSC brodova u luci Dubrovnik koji povezuju grad Dubrovnik s obližnjim otocima i Splitom te međunarodni promet (Dubrovnik – Bari – Dubrovnik).

Linijski promet najvećim dijelom obavlja domaći brodar, Jadrolinija, a manje ostali brodari. Brodovi u linijskom prometu pristaju u unutarnjem dijelu luke Gruž. Promet ro-ro putničkih i HSC brodova, ponajprije zbog njihove veličine, nema većeg utjecaja na prihvrat većih putničkih brodova.

Brodovi koji uplovljavaju i isplovljavaju iz luke Gruž dužni su ploviti povećanim oprezom zbog brojnih brodica i jahti, posebno tijekom ljetnih mjeseci.⁴¹

⁴¹ Mišković, D., Kurtela, Ž., Komadina, P.: Mjere nadzora i sigurnost brodova u plovnom području dubrovačke luke, NAŠE MORE : znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 63 No. 2 Supplement/ 2016., Dubrovnik, str. 54 i 58.

5. BUDUĆNOST PUTNIČKE LUKE DUBROVNIK

Dubrovnik već nekoliko godina nastoji ograničiti broj putnika sa brodova na kružnim putovanjima na 8000 dnevno. U svrhu ograničavanja broja putnika Lučka uprava Dubrovnik potpisuje sporazum o zajedničkom načinu rezervacija prema principu 2+1, što znači rezervacija dva velika broda u luci i jedan veliki brod ispred stare gradske jezgre. Navedeni sistem rezervacija omogućava jasno praćenje preopterećenih dana u godini, te se shodno tome ograničava broj putnika, odnosno odbijaju se pojedini upiti za rezervaciju.⁴²

U sklopu nastojanja da se turistička aktivnost na prostoru Dubrovačko-neretvanske županije razinom svoje ponude uklopi u zahtjevne svjetske standarde, nužno je postojanje dobro osmišljene razvojne strategije kao preduvjeta za prihvatljiv i održiv razvoj turizma. S obzirom na prostorna ograničenja, s jedne strane, i izrazito kvalitetne turističke resurse, s druge, nameće se potreba za profiliranjem Dubrovnika kao luksuzne destinacije, što znači orijentaciju prema ciljnom tržištu visoke kupovne moći, ali i bezuvjetno podizanje kvalitete ponude.

S naglim razvojem turizma kružnih putovanja dolazi i do sve jasnijeg uočavanja problema koji se pojavljuju s njim. Osnovni problemi i ideje za njihovo rješavanje navedeni su u nastavku:⁴³

- loša suradnja između privatnog sektora (turističke agencije, pomorske agencije) i javnog sektora (institucije koje reguliraju i upravljaju resursima),
- gradski promet – za brodove smještene u luci Dubrovnik, transport putnika do Staroga grada velik je problem tijekom sezone,
- loša kvaliteta ponude - potrebno je uspostaviti sustav kontrole cijene i kvalitete izletničkoga programa.
- maloprodajna mreža trgovina – uzak i neprimjeren asortiman koji obuhvaća jeftine neoriginalne trendovske proizvode te nedostatak originalnih lokalnih suvenira.
- niska razina potrošnje

⁴² Mitrović, F.: *Ekonomika pomorstva*; Split, 2017., str.172.

⁴³ Đurković, V.: *Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzing – turizmu i projekt razvoja Luke Dubrovnik*, NAŠE MORE, Vol. 54, No. 1-2/2007., Dubrovnik, str. 36, - , 38.

U luci Dubrovnik u tijeku je projekt modernizacije luke koji uključuje podgradnju, odnosno rekonstrukciju operativnih obala, te izgradnju objekata lučke nadgradnje oblikujući cjelokupno područje luke kao višenamjensku gospodarsko-turističku zonu od strateškog značaja za grad i regiju.

U studenom 2011. otvoren je novi dio operativne obale u sklopu projekta Batahovina 1. Riječ je 230 metara nove operativne obale kojom se osposobljava taj dio luke za potrebe trajektnog međunarodnog i domaćeg linijskog prometa, povećava se mogućnost prihvata kruzera, a ujedno se i rasterećuje promet u luci Gruž. U izgradnju i proširenje operativne obale u luci Dubrovnik Gruž dosad su uložena 34 milijuna eura, a 2020. godine u planu je izgradnja operativne obale pod nazivom Batahovina 2 u dužini od 400 m sa dvije trajektne rampe, koja se nastavlja se na već izgrađenu operativnu obalu Batahovina 1.

Realizacijom infrastrukturnih projekata, dio luke unutar Gruškog zaljeva planira se namijeniti isključivo za međunarodni i domaći putnički promet, odnosno brodove na kružnim putovanjima i luksuzne jahte, dok će se područje Batahovina izdvojiti kao trajektna putnička luka od velikog značaja za ukupnu prometnu sliku grada, obzirom da će završetkom autoceste Zagreb-Dubrovnik biti omogućena izravna veza cestovnog i pomorskog prometa, odnosno organizacija intermodalnog transporta, što će za grad i županiju značiti napredak u ekološkom i prostorno-organizacijskom smislu.

Završne faze projekta modernizacije luke predviđaju izgradnju modernih višenamjenskih terminala za putnike na kružnim putovanjima u unutarnjem bazenu Gruškog zaljeva i trajektnog terminala na području trajektnih vezova Batahovina, koji će se realizirati uz sudjelovanje zainteresiranih koncesionara.

Lučka uprava Dubrovnik u suradnji s partnerima priprema projekt izgradnje postrojenja za opskrbu brodova električnom energijom sa kopna za vrijeme njihovog boravka na vezu, čime će se značajno smanjiti emisije štetnih plinova tijekom boravka brodova u luci te će se na taj način pridonijeti boljem i čistijem okolišu.⁴⁴

⁴⁴ <http://mppi.hr/default.aspx?id=9736>, 07.07.2019.

U tijeku je i izrada projektne dokumentacije za energetska obnovu upravne zgrade čime će se značajno povećati njezina energetska učinkovitost. Ciljana razina povećanja energetske učinkovitosti je 60%.⁴⁵

5.1. ZAŠTITA OKOLIŠA OD NEGATIVNOG UTJECAJA KRUZERA

Zadnjih 20-tak godina očit je veliki napredak u brizi za očuvanje okoliša. Sve stroži propisi usmjereni su prema pomorskom gospodarstvu, a brod je došao u središte zanimanja te je označen kao izvor mnogih onečišćenja (ulje, kaljužne vode, štetne, opasne i nezdrave tvari, fekalije, otpad i smeće, dim, plinovi, pare i čestice, balastne vode, boje s biostaticima). S druge strane, osjeća se da se poduzimaju i mjere na kopnu, kako u zakonskim propisima vezanim za ponašanje broda u luci, tako i kod lučkih uprava u njihovoj odgovornosti za zaštitu okoliša.

Očuvanje kvalitete okoliša uz racionalno korištenje prirodnih resursa predstavlja jedan od najaktualnijih problema daljnjeg tehnološkog, odnosno gospodarskog razvitka zemlje. Glavni ciljevi mogu se kvalificirati kao sprječavanje onečišćenja mora i priobalja, te zaštićeniji boravak turista. Zaštitu morskog okoliša treba obuhvatiti i provoditi shodno preporukama MEPC-a i STCW konvencije uz ugradnju propisanih i od vlasti odobrenih uređaja i opreme te izgradnju prihvatnih uređaja na kopnu, nadzor i kontrolu.

Umanjivanje posljedica od onečišćenja morskog okoliša postići će se nabavom sredstava i opreme za čišćenje mora i obale, sveobuhvatnih prihvatnim uređajima, uspostavom razumnih taksi u lukama, osiguravanjem normalnih i sigurnosnih operacija brodova, doradom planova za slučaj onečišćenja morskog okoliša i boljim provođenjem pravih vježbi. Uspješnost mjera ovisi i o sigurnosti plovidbe, sigurnosti operacija pri manipulaciji putnika i vozila u luci, načinu zbrinjavanja otpadnih ulja iz brodova i motornih vozila u luci, patogenim otpacima u fekalnim vodama, organskom i anorganskom otpadu.⁴⁶

Poteškoće u primjeni mjera karakteristične su za sve luke, pa tako i za luku Dubrovnik. To su nedostatak financijskih sredstava, nedostatak obrazovanog kadra, protivljenje promjenama, nedovoljno sankcioniranje prekršaja te povećanje odgovornosti.

⁴⁵ Ibidem, 07.07.2019.

⁴⁶ <https://www.portdubrovnik.hr/zastita-okolisa>, 08.07.2019.

Kao mjeru za unaprjeđenje zaštite okoliša u lukama, a poglavito u Dubrovniku koji broji ogroman broj pristajanja različitih plovila, nužno je unaprijediti nadzor tehničke ispravnosti plovila od strane inspektora lučke kapetanije, ali povremeno i od zasebno imenovanih inspektora Ministarstva pomorstva, a sve sukladno međunarodnim obvezama.

Nadalje, u cilju napretka u očuvanju okoliša, potrebno je omogućiti učinkovito odlaganje otpadnih tvari, npr. zauljenih voda, štetnih, opasnih i nezdravih tvari, sanitarnih otpadnih voda, smeća i otpada, te znatno poboljšati znanje, obučenost i raspoloživost osoblja i sredstava za čišćenje morskog akvatorija luke Dubrovnik.

Zaštitu okoliša potrebno je svrstati među najvažnije projekte luke Dubrovnik te se u potpunosti posvetiti unaprjeđenjima na tom polju. U kompleksnom lučkom području luke Dubrovnik zaštita okoliša ovisi o općoj razini zaštite, dakle o lociranju onečišćivača, kvalitetnoj i stručnoj procjeni metoda sprječavanja zagađenja, tehničko – tehnološkoj opremljenosti i sustavu koji to podržava.

Sanacija možebitnih onečišćenja obuhvaća one najhitnije aktivnosti koje vode ka zaustavljanju širenja onečišćenja. Postupak zaustavljanja i sanacije onečišćenja mora i obala ovisi o mnogim čimbenicima. Nužno je postići pravovremeno i potpuno izvješćivanje o incidentu, vrsti, karakteristikama i opsegu onečišćenja, hidrometeorološkim uvjetima, pristupačnosti mjestu incidenta i općem zaključku kako pristupiti incidentu. Stručna osoba u lučkoj upravi, djelatnik za sigurnost, ali i ostali zaposlenici na operativnoj obali, moraju biti obučeni za prepoznavanje događaja, ocjenu potrebnog stupnja uzbune i pokretanje logistike za sanaciju onečišćenja. Potrebno je vršiti stalnu obuku osoblja i to u što većem broju.

Poslove čišćenja mora od otpada, sprječavanja širenja nafte ili ulja i kemijske sanacije naftnih ili uljnih mrlja moraju se obavljati kontinuirano čitave godine s obzirom na intenzitet prometa i mogućnost incidentnog događaja.⁴⁷

⁴⁷ Ibidem, 08.07.2019.

5.2. PROJEKTI I STUDIJE

Dosadašnji razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj odvijao se uglavnom stihijski, odnosno njegov su razvoj u kvantitativnom i kvalitativnom smislu određivale primarno inozemne brodarske kompanije, a Hrvatska se nastojala prilagoditi njihovim zahtjevima.

Dok ukupna potražnja nije bila značajna, taj pristup je bio opravdan, ali u budućnosti razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj treba usmjeravati prema željenoj viziji, odnosno sudionici u njegovom razvoju, s hrvatske strane, trebali bi preuzeti aktivniju ulogu u planiranju i upravljanju njegovim razvojem.

Načela na kojima se treba temeljiti ostvarenje vizije su:⁴⁸

- usmjeravanje razvoja kruzing turizma u skladu s principima održivog razvoja,
- planiranje i upravljanje kruzing turizmom s ciljem smanjivanja negativnih učinaka na ostale vrste turizma u destinacijama, a s povećanjem ukupnih pozitivnih učinaka na destinacije,
- kontinuirani rad sa stanovništvom i s putnicima na kruzerima u cilju boljeg razumijevanja kruzing turizma.

Rast i razvoj ne mogu biti neograničeni već se, uzimajući u obzir sva postojeća ograničenja, mora težiti sinergiji ekonomije, ekologije i kvalitete življenja društvene zajednice. Ukratko, teži se održivom razvitku. Nisu poznati svi negativni učinci međunarodnog kruzinga na okoliš i društvenu zajednicu. Neki su učinci na društvenu zajednicu djelomično istraženi u okviru ove Studije (utjecaj kruzinga na lokalno stanovništvo i na stacionarne goste smještene u hotelima), a za one koji utječu na okoliš korištena su međunarodna iskustva. Sigurno je kako veći broj kruzera i posjetitelja s kruzera stvara veći utjecaj na okoliš. Stoga je osnovno barem okvirno definirati održivi broj kruzera i posjetitelja s kruzera u određenoj destinaciji, a potom i za cijelu obalu i otoke, na temelju kriterija s kojima se raspolaže.

⁴⁸ <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf>, 08.07.2019.

Hrvatska nacionalna udruga za međunarodni kruzing turizam trebala bi predstavljati oblik dobrovoljnog udruživanja subjekata (pravnih osoba) zainteresiranih za razvoj kruzing turizma u Hrvatskoj čiji bi se glavni ciljevi i zadaci mogli svesti na sljedeće:⁴⁹

- promocija Hrvatske kao poželjne kruzing destinacije,
- predstavljanje hrvatskih luka,
- usklađivanje ponude hrvatskih kruzing destinacija,
- očuvanje prirodnog okoliša,
- koordinacija raznih subjekata koji sudjeluju u razvoju kruzing turizma,
- usklađivanje tarifne politike luka,
- stalna razmjena relevantnih informacija,
- ustanovljavanje jedinstvene metodologije praćenja kruzing prometa,
- predlaganje poboljšanja u zakonskoj regulativi,
- poticanje stručnog rada i izrade studijske dokumentacije te
- kontaktiranje s drugim asocijacijama povezanim s kruzingom.

Danas je Luka Dubrovnik u potpunosti preorijentirana na putnički promet sa sve naglašenijim udjelom međunarodnog prometa. Dubrovnik je najveća kruzing destinacija na hrvatskom dijelu Jadrana koja ostvaruje 68% ticanja i 80% putničkoga prometa. Uzimajući u obzir gospodarski značaj kruzinga, Luka je prepoznala ovaj oblik turizma kao okosnicu svojega razvoja, pa je u skladu s tim pokrenula sveobuhvatan projekt izgradnje lučke infrastrukture i suprastrukture.⁵⁰

U skladu s mogućim pravcima razvoja luka/destinacija kruzing turizma, Dubrovnik se može razvijati kao: luka/destinacija za ukrcaj/iskrcaj putnika, tranzitna luka/destinacija te kao kruzing-centar.

Zajedničkom strategijom razvoja, čvršćom suradnjom izravnih i neizravnih nositelja poslova, boljom organizacijom boravka putnika s kruzera i preraspodjelom ticanja brodova na cijelu godinu stvorila bi se realna osnova za razvoj Dubrovnika kao kruzing centra.⁵¹

⁴⁹ Ibidem, 08.07.2019.

⁵⁰ Đurković, V.: Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzing – turizmu i projekt razvoja Luke Dubrovnik, NAŠE MORE, Vol. 54, No. 1-2/2007., Dubrovnik, str. 39.

⁵¹ [https://www.dubrovnik.hr/uploads/20180709/Strategija_razvoja_turizma_i_odredbe_u_kruzing_turizmu_na_podru%C4%8Dju_grada_Dubrovnika_\[I._faza\]_2017_-_finalna_verzija.pdf](https://www.dubrovnik.hr/uploads/20180709/Strategija_razvoja_turizma_i_odredbe_u_kruzing_turizmu_na_podru%C4%8Dju_grada_Dubrovnika_[I._faza]_2017_-_finalna_verzija.pdf), 09.07.2019.

Tablica 2. Projekti i studije održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj⁵²

PODRUČJE	PROJEKTI (→) / AKTIVNOSTI(●)
Organizacija	→IZRADA PROJEKTA USTROJAVANJA UDRUGE CROATIA ADRIATIC CRUISE <ul style="list-style-type: none"> • Osnivanje udruge Croatia Adriatic Cruise
Promocija	→IZRADA MARKETING PLANA MEĐUNARODNOG KRUIZING TURIZMA U HRVATSKOJ <ul style="list-style-type: none"> • Izrada promotivnih materijala i njihova distribucija • Priprema i organizacija studijskih putovanja
Edukacija	→PROJEKT EDUKACIJE SUDIONIKA UKLJUČENIH U MEĐUNARODNI KRUIZING TURIZAM <ul style="list-style-type: none"> • Provođenje edukacijskih seminara
Održivost	→PROGRAM RADA SA STANOVNIŠTVOM <ul style="list-style-type: none"> • Implementacija programa rada sa stanovništvom →IZRAČUN NOSIVIH KAPACITETA DESTINACIJA ZA MEĐUNARODNI KRUIZING TURIZAM →IZRADA STUDIJE UTJECAJA MEĐUNARODNOG KRUIZING TURIZMA NA OKOLIŠ →DEFINIRANJE ODRŽIVOG NOSIVOG KAPACITETA ISTOČNOG JADRANA U BROJU I VRSTI KRUIZERA ZA POJEDINA PODRUČJA, PREVENTIVNIH AKTIVNOSTI I MEHANIZAMA KONTROLE TE SANKCIJA ZA NASTALE ŠTETE
Razvoj turističkog proizvoda	→IZRADA PROJEKTA KONKURENTNOSTI HRVATSKE KAO KRUIZING DESTINACIJE/ BENCHMARKING →IZRADA DETALJNIH STUDIJA RAZVOJA MEĐUNARODNOG KRUIZINGA U POJEDINIM LUKAMA/KRUIZING DESTINACIJAMA <ul style="list-style-type: none"> • Podizanje kvalitete i dostupnosti informacija u kruzing destinacijama i unaprjeđenje prometne i turističke signalizacije
Tarifni sustav	→IZRADA PRIJEDLOGA TARIFNOG SUSTAVA KRUIZING LUKA
Prikupljanje informacija/ monitoring	→KONTINUIRANO PRAĆENJE STAVOVA I POTROŠNJE POSJETITELJA S KRUIZERA U HRVATSKIM DESTINACIJAMA TICAŃJA <ul style="list-style-type: none"> • Unaprjeđenje praćenja statističkih pokazatelja međunarodnog kruzing turizma u Hrvatskoj od strane Državnog zavoda za statistiku RH

Predlaže se izrada niza projekata i studija te poduzimanje određenih aktivnosti radi stvaranja odgovarajuće podloge za realizaciju predložene razvojne koncepcije. Redoslijed navođenja tih projekata i aktivnosti ne označava i stupanj njihovog prioriteta, ali se ipak kao prioritetne aktivnosti navode organizacija i promocija, a zatim i projekti kojima se detaljnije

⁵² <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf>, 09.07.2019.

može definirati održivi razvoj međunarodnog kruzinga u Hrvatskoj, odnosno u pojedinim kruzing destinacijama.⁵³

Kruzing turizam u Dubrovniku mora se dimenzionirati po mjeri grada, njegove UNESCO-om zaštićene spomeničke cjeline, stanovništva, stacionarnih turista i svih onih koji žele posjetiti Dubrovnik i uživati u njegovim povijesnim i kulturnim znamenitostima. Stoga bi ravnomjerniji raspored godišnjih, tjednih, i dnevnih ticanja/vremena pristajanja/duljine zadržavanja u luci trebao biti cilj poslovne politike luke u Gružu i Gradske luke.⁵⁴

⁵³ Ibidem, 09.07.2019.

⁵⁴[https://www.dubrovnik.hr/uploads/20180709/Strategija_razvoja_turizma_i_odredbe_u_kruzing_turizmu_na_podru%C4%8Dju_grada_Dubrovnika_\[I._faza\]_2017_-_finalna_verzija.pdf](https://www.dubrovnik.hr/uploads/20180709/Strategija_razvoja_turizma_i_odredbe_u_kruzing_turizmu_na_podru%C4%8Dju_grada_Dubrovnika_[I._faza]_2017_-_finalna_verzija.pdf), 09.07.2019.

6. ZAKLJUČAK

Dubrovnik je uz Veneciju bio jedan od najpoznatijih kulturno – gospodarskih središta na Mediteranu. Stoljećima stara Dubrovačka Republika kroz povijest je postala najveća sila na istočnom dijelu Jadrana, a njezina mornarica plovila je svijetom sve do Engleske, Njemačke, Amerike i Indije. Dubrovčani su postali svjetski poznati i traženi prijevoznici tereta. Morsko putničko brodarstvo gospodarska je djelatnost koja putničkim brodovima morem organizira prijevoz putnika i robe. Pomorski prijevoz karakteriziraju niže cijene prijevoza, veći kapacitet, fleksibilnost, te manje zagađivanje okoliša. Luka Gruž nalazi se nedaleko od starog grada Dubrovnika, otprilike na 2,5 km udaljenosti, te je danas deseta svjetska i treća mediteranska luka po broju putnika na jednodnevnoj posjeti. Lučka uprava Dubrovnik prepoznala je kruzning turizam kao okosnicu razvoja luke koji, u novije vrijeme, ima izrazito rastući trend u usporedbi s drugim oblicima turizma. Kruzning turizam u Hrvatskoj ima prednosti (geografski položaj, infrastruktura, sigurnost, pomorska tradicija) i nedostatke (lučke pristojbe, nedovoljna ponuda destinacija, utjecaj kruzera na okoliš). Broj putnika na kružnim putovanjima u Dubrovniku dosegao je vrhunac u 2013. godini, sa rekordnim brojem putnika od 942 909, a nakon toga se broj putnika na kružim putovanjima smanjio. Najveći protok putnika bude u ljetnim mjesecima, posebno u kolovožu. Linijsko brodarstvo obavlja usluge u prijenosu trgovačke robe, ljudi i vijesti. Linijski promet najvećim dijelom obavlja domaći brodar, Jadrolinija, a manjim dijelom ostali brodari. Brodovi koji uplovljavaju i isplovljavaju iz luke Gruž dužni su ploviti povećanim oprezom zbog brojnih brodica i jahti, posebno tijekom ljetnih mjeseci. Dubrovnik nastoji ograničiti broj putnika sa brodova na kružnim putovanjima na 8000 dnevno, a nužno je postojanje dobro osmišljene strategije za održiv razvoj turizma. U luci Dubrovnik u tijeku je modernizacije luke, a predviđena je izgradnja višenamjenskih terminala za putnike na kružnim putovanjima i trajektnog terminala. Brod je došao u središte zanimanja, te je označen kao izvor mnogih onečišćenja (ulje, kaljužne vode, fekalije, otpad, balastne vode). Poslovi čišćenja mora od otpada moraju se obavljati tijekom čitave godine s obzirom na intezitet prometa. Postoje i poteškoće zaštite okoliša u lukama kao što su nedostatak financijskih sredstava, nedostatak obrazovanog kadra, nedovoljno sankcioniranje prekršaja te povećanje odgovornosti. Zajedničkom strategijom razvoja, čvršćom suradnjom izravnih i neizravnih nositelja poslova, boljom organizacijom boravka putnika s kruzera i preraspodjelom ticanja brodova na cijelu godinu stvorila bi se realna osnova za razvoj Dubrovnika kao kruzning centra.

LITERATURA

- [1] Mitrović, F.: Ekonomika pomorstva; Split, 2017.
- [2] Mitrović, F.: Pomorstvo i brodogradnja; Split, 2008.
- [3] Mitrović, F., Kesić, B., Jugović, A.: Menadžment u brodarstvu i lukama; Split, 2010.
- [4] Mitrović, F., Sumić, D., Plazibat, V.: Ekonomika brodarstva, Split, 2003.
- [5] Ničetić, A. : Povijest dubrovačke luke; Dubrovnik, 1996.
- [6] Vidučić, V.: Pomorski turizam – prometne, razvojne i ekološke dileme; Split, 2007.
- [7] Brešković, J., Novaković, R.: Razvoj turističke destinacije pod utjecajem kruzing turizma, NAŠE MORE, 49(1-2) /2002, Dubrovnik.
- [8] Đurković, V.: Razvoj Dubrovnika kao luke ticanja u kruzing-turizmu i projekt razvoja luke Dubrovnik, NAŠE MORE : znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 54 No. 1-2/2007., Dubrovnik.
- [9] Gračan, D., Zadel, Z.: Kvantitativna i kvalitativna analiza kruzing turizma Republike Hrvatske, Pomorski zbornik, Vol. 47-48 No. 1./2013., Opatija.
- [10] Mišković, D., Kurtela, Ž., Komadina, P.: Mjere nadzora i sigurnost brodova u plovnom području dubrovačke luke, NAŠE MORE : znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 63 No. 2 Supplement/ 2016., Dubrovnik.
- [11] Sindik, J., Manojlović, N., Klarić, M.: Percipirani učinci kruzing turizma kod stanovnika Dubrovnika, Ekonomska misao i praksa, No. 1/2017., Zagreb.
- [12] Vidučić, V., Delibašić, T.: Međuovisnost putničkog morskog brodarstva i turizma u Hrvatskoj, Zbornik radova Ekonomskog fakulteta u Rijeci : časopis za ekonomsku teoriju i praksu, Vol. 21 No. 2/2003., Split.
- [13] Vidučić, V., Mitrović, F., Tomašević, M.: Definiranje sinergijskog odnosa turističkih migracija i iskorištavanja kapaciteta linijskih putničkih brodova, Informatologia, Vol. 41 No. 3/2008., Split.
- [14]<http://www.arheo-amateri.rs/2012/02/trijera-ratni-brod-u-doba-anticke-grcke/>, 28.05.2019.
- [15][https://www.dubrovnik.hr/uploads/20180709/Strategija_razvoja_turizma_i_odredbe_u_kruzing_turizmu_na_podru%C4%8Dju_grada_Dubrovnika_\[I._faza\]_2017_-_finalna_verzija.pdf](https://www.dubrovnik.hr/uploads/20180709/Strategija_razvoja_turizma_i_odredbe_u_kruzing_turizmu_na_podru%C4%8Dju_grada_Dubrovnika_[I._faza]_2017_-_finalna_verzija.pdf), 09.07.2019.
- [16] <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=16446>, 30.05.2019.
- [17] https://hr.wikipedia.org/wiki/Dubrovnik#Zemljopisni_polo%C5%BEaj, 28.05.2019.

- [18] https://hr.wikipedia.org/wiki/Luka_Gru%C5%BE, 10.06.2019.
- [19] <https://mint.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/SAZETAK-Studija-kruzing.pdf>, 08.07.2019.
- [20] <http://mppi.hr/default.aspx?id=9736>, 07.07.2019.
- [21] <https://www.portdubrovnik.hr/foto-galerija#dpa>, 05.07.2019.
- [22] <https://www.portdubrovnik.hr/karakteristike-luke>, 10.06.2019.
- [23] <https://www.portdubrovnik.hr/povijesni-razvoj-luke>, 28.05.2019.
- [24] <https://www.portdubrovnik.hr/statistika/?idKat=2&godina=2018>, 05.07.2019.
- [25] <https://www.portdubrovnik.hr/zastita-okolisa>, 08.07.2019.
- [26] <http://tehnika.lzmk.hr/brodarstvo/>, 10.06.2019.
- [27] http://www.tzdubrovnik.hr/get/kratka_povijest_dubrovnika/1601/kratka_povijest_dubrovnika.html, 30.05.2019

POPIS SLIKA

Slika 7. Grčki ratni brod.....	5
Slika 8. Presjek grčkog ratnog broda.....	5
Slika 9. Dubrovnik.....	8
Slika 10. Parobrod Kralj Aleksandar I. plovio je za Dubrovačku parobrodsku plovidbu.....	13
Slika 11. Luka Gruž.....	14
Slika 12. Kruzing turizam u Dubrovniku	20

POPIS TABLICA

Tablica 3. Broj putnika na kružnim putovanjima u dubrovačkoj luci.....	19
Tablica 4. Projekti i studije održivog razvoja kruzing turizma u Hrvatskoj.....	29